

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
ЛЬВІВСЬКА НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ МИСТЕЦТВ

Кваліфікаційна наукова праця  
на правах рукопису

**Студницький Іван Ростиславович**

УДК[72.04][74::747][73.730/.738.8/.739][625.1]

СИНТЕЗ МИСТЕЦТВ У АРХІТЕКТУРІ ВОКЗАЛІВ УКРАЇНИ  
КІНЦЯ ХІХ – ПЕРШОЇ ТРЕТИНИ ХХ ст.

17.00.06 — декоративне і прикладне мистецтво

**АВТОРЕФЕРАТ**  
дисертації на здобуття наукового ступеня  
кандидата мистецтвознавства

Львів — 2019

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана на кафедрі історії і теорії мистецтва Львівської національної академії мистецтв Міністерства освіти і науки України

**Науковий керівник:** кандидат мистецтвознавства, професор  
**Тканко Зіновія Олексіївна,**  
Львівська національна академія мистецтв МОН України  
професор кафедри дизайну одягу

**Офіційні опоненти:** доктор мистецтвознавства, професор  
**Селівачов Михайло Романович**  
Національна академія образотворчого мистецтва та  
архітектури Міністерства культури України  
професор кафедра історії та теорії мистецтва

кандидат мистецтвознавства, науковий співробітник  
**Болюк Олег Миколайович**  
Інститут народознавства НАН України  
науковий співробітник відділу народного мистецтва

Захист відбудеться «29» березня 2019 року о 13:00 год. на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 35.103.01 у Львівській національній академії мистецтв за адресою: 79011, м. Львів, вул. Кубійовича, 38.

З дисертацією можна ознайомитися в Науковій бібліотеці Львівської національної академії мистецтв (79011, м. Львів, вул. Кубійовича, 38).

Автореферат розісланий «28» лютого 2019 р.

Вчений секретар

спеціалізованої вченої ради



Л. І. Цимбала

## ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

**Актуальність дослідження.** Споруди вокзалів України другої половини ХІХ — першої половини ХХ ст. займають значне місце в архітектурній спадщині України не лише за чисельністю та масштабами будівництва, а й за реалізованими в них стилістично-композиційними рішеннями. Залізничні будівлі стали невід'ємною частиною українського ландшафту від другої половини ХІХ ст. Вони перетворилися на органічну складову історичного урбаністичного середовища, забарвлюючи його власними специфічними рисами. Однак переважна більшість цих будівель сьогодні втрачають свій історично сформований художній ансамбль, зазнають нещадної трансформації, спричиненої сучасними технічними вимогами.

Архітектура вокзалів кінця ХІХ — першої третини ХХ ст. є значним досягненням української художньої культури, наповнена творами видатних майстрів, проте в сучасному мистецтвознавстві належно не оцінена. Уявлення про тогочасну станційну архітектуру до сьогодні неповні та зводяться до скупих історичних відомостей. Поза увагою дослідників залишилися проблеми художнього аналізу синтетичного вокзального ансамблю. Наприкінці ХХ ст. розпочалося спорадичне дослідження цих пам'яток, що було зумовлене, перш за все, загальним посиленням дослідницького інтересу до вартостей української художньої культури кінця ХІХ — початку ХХ ст. Мистецтвознавці звернули увагу на обмежене коло пам'яток, на праці відомих архітекторів, а величезний масив пасажирських будівель виявився непоміченим.

Актуальність дослідження зумовлена тим, що, як засвідчують останні події на Сході України, вокзали до сьогодні не втратили свого стратегічного значення. Небезпека руйнування вокзалів вимагає нагальної фіксації пам'яток, реконструкції художнього ансамблю, створення цілісної картини їхнього розвитку й еволюції стилю. При сучасній реконструкції будівель вокзалів не надається належна увага проблемі синтезу мистецтв. У цілях економії коштів прагнуть забезпечити комфорт пасажирів, руйнуючи колись довершений художній ансамбль, не розуміючи того факту, що з ігноруванням синтезу просторових мистецтв держава втрачає художню пам'ятку.

Значення архітектури українських залізниць буде зростати у результаті підписання документа про поширення індикативних карт Європейської транспортної мережі TEN-T в Україні на брюссельському саміті Східного партнерства 2017 р. Слід зауважити, що в контексті сучасної переоцінки важливості промислових пам'яток і поширення індустриального туризму буде зростати актуальність дослідження всієї архітектури залізниць України, важливою складовою якої є пасажирські будівлі.

Велика кількість будівель вокзалів України кінця ХІХ — першої половини ХХ ст., які збереглися, отримали статус пам'яток архітектури. Однак, значна частина споруд у невеликих містечках, селах у своїй більшості не були ще матеріалом для вивчення. Деякі з них за відсутності інформації про художню та історичну цінність змінили функцію, первісний вигляд або зовсім перестали існувати.

Актуальність дослідження визначається такими основними положеннями:

— сьогодення потребує поглиблення історико-архітектурних знань, вивчення еволюції вокзальних будівель, створення цілісної картини їх розвитку. Небезпека руйнування вокзалів, втрата суттєвої культурно-історичної спадщини вимагає їх детального дослідження: уточнення стилістики, реконструкції цілісного художнього ансамблю. Вивчення та використання досвіду митців минулих століть дасть методичне обґрунтування для проектування аналогічних об'єктів у наш час із залученням до художнього образу архітектури різних видів просторових мистецтв.

— особливо актуально стоять проблеми реставрації збережених окремих пам'яток і ансамблів, регенерації комплексів та їх сучасного використання без втрати давнього художнього синтезу, зокрема, для туристичного призначення, що зумовлює конкретну економічну доцільність цього дослідження.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.** Тема дисертації узгоджена з тематикою наукових досліджень і планом підготовки наукових кадрів кафедри дизайну середовища Львівської національної академії мистецтв. Дослідження проводилося відповідно до основних напрямів фундаментальних досліджень науково-дослідного відділу, зокрема: «Західні теорії та українське мистецтвознавство ХХ століття: інтелектуальні інновації, особливості методології, мистецтвознавчий дискурс» (Реєстр. номер 0111U005313, ДБ № ІТМ 02-2010). Напрямок дисертаційної роботи є складовою частиною державних наукових програм, спрямованих на створення об'єктивної картини історико-культурного процесу в Україні.

**Мета дослідження** — на широкому історико-культурному матеріалі, у взаємодії з найсуттєвішими художніми проблемами доби необхідно визначити закономірності та принципи формування синтетичного середовища вокзальних ансамблів України кінця ХІХ — першої третини ХХ ст. Для досягнення поставленої мети в дисертації вирішуються наступні **завдання**:

— виявити, систематизувати та проаналізувати літературні джерела з теми дослідження;

— визначити історичні та соціальні фактори, що зумовили становлення художнього ансамблю вокзалів;

— проаналізувати основні композиційні закономірності створення вокзальних будівель і запропонувати типологію споруд за просторово-плановою структурою;

— розкрити роль окремих митців у розвитку художнього ансамблю вокзалів;

— охарактеризувати стилістичні особливості архітектури вокзалів України кінця ХІХ — першої третини ХХ ст.;

— виявити особливості синтезу мистецтв у спорудах вокзалів.

**Об'єктом дослідження** обрано художній ансамбль вокзалів України кінця ХІХ — початку ХХ ст. **Предмет дослідження** — художньо-стилістичні особливості та взаємодія просторових мистецтв у спорудах вокзалів України кінця ХІХ — початку ХХ ст.

**Методичною основою** дисертації стали праці фахівців з історії та теорії мистецтва А. Банцекової, Ю. Бірюльова, В., А. Іконнікова, Є. Кириченко, С. Лінди, В. Тимофієнка, З. Толлочка, А. Серадзкої та інших.

**Наукова новизна** роботи полягає в тому, що це перша спроба цілісного відтворення еволюційної картини формування, становлення і розвитку художнього ансамблю вокзалів України кінця ХІХ — першої третини ХХ ст.

У представленій до захисту роботі вперше:

- охарактеризовано художній ансамбль вокзалів України кінця ХІХ — першої третини ХХ ст.;

- виявлено спільні тенденції застосування синтезу мистецтв у архітектурі вокзалів цього періоду на всій території України;

- виділено основні етапи розвитку стилістичних особливостей художнього ансамблю вокзалів України кінця ХІХ — першої третини ХХ ст.;

- розкрито роль окремих видів просторових мистецтв у формування синтетичного середовища пасажирських будівель України кінця ХІХ — першої третини ХХ ст.;

- за типологічними, стилістичними й архітектурно-розпланувальними ознаками вперше класифіковано об'єкти вокзальної архітектури, встановлено імена окремих архітекторів, інженерів, майстрів;

- складено перелік пам'яток, досліджено і структуровано 996 вокзалів; виявлено 53 типові проекти, за якими було побудовано 415 будівель вокзалів із уніфікованою системою взаємодії просторових мистецтв.

**Практичне значення** дослідження полягає в тому, що воно значно доповнює відомості про мистецтво України кінця ХІХ — початку ХХ ст.; дозволяє на основі атрибуції об'єктів та систематизації особливостей художнього синтезу по-новому оцінити мистецькі вартості вокзальної архітектури; може бути використане як матеріал для праць з історії української мистецької культури, у науково-дослідній практиці, лекційній та екскурсійній роботі; його результати використовуватимуться при проведенні реконструкції та реставрації будівель вокзалів; зроблені узагальнення із запропонованою методикою стануть основою для наступних детальніших досліджень з історії мистецтва України.

**Особистий внесок здобувача** полягає у виявленні специфіки формування художнього ансамблю вокзалів кінця ХІХ — початку ХХ ст. Теоретично-методична база дослідження обґрунтовує правомірність звернень сучасних архітекторів до архітектурної спадщини зазначеного періоду.

**Публікації.** Основні положення та результати дослідження викладені в 6-ти статтях, які опубліковані у збірниках наукових праць, що входять до фахових видань, акредитованих ДАК України та введені в науково-метричну базу.

**Структура та обсяг дисертації.** Дисертація складається зі вступу, п'яти розділів, висновків, списку використаних джерел (195 позицій), списку ілюстрацій (472 позиції) та трьох додатків (обсяг Додатку 1 – 180 с., Додатку 2 – 36 с., Додатку 3 – 23 с.). Основний зміст роботи (текст) викладено на 180 сторінках. Загальний обсяг дисертації – 419 с.

## ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У **Вступі** обґрунтовано актуальність теми, встановлено її зв'язок з науковими програмами, планами, темами, визначено мету й завдання, об'єкт, предмет і методи дослідження, вказано наукову новизну та практичне значення одержаних результатів.

У розділі **1 Історіографія, джерела та методи дослідження** встановлено, що в сучасній науковій літературі питання історії залізниць достатньо поширене. Проте, подальшого дослідження потребують питання, які повністю залишились поза увагою науковців, пов'язані з архітектурою та взаємодією мистецтв у пасажирських будівлях України кінця XIX – початку XX ст.

Історіографія згрупована в хронологічній послідовності за предметом: а) праці, які містять інформацію про історію та технічні особливості будівництва залізниць України; б) соціально-економічні праці; в) краєзнавча та мистецтвознавча література.

Перші публікації, пов'язані з історією будівництва залізниць та створення залізничної інфраструктури з'явилися вже у другій половині XIX ст. на початковому етапі залізничної мережі в Україні (П. Андреев, І. Волгунов, А. Лісовський, І. Явейн, С. Щепановський).

Чимало праць, присвячених історії розвитку залізничного транспорту та робіт, які аналізували народне господарство різних регіонів України побачили світ у радянський період. Важливим внеском в історіографію залізничного транспорту в Україні стало дисертаційне дослідження та інші праці С. Кульчицького. У проблемі датування станційної забудови важко переоцінити значення найповнішого довідника «Залізничні станції СРСР» (О. Архангельський, В. Архангельський).

Після здобуття Україною незалежності в 1991 р. формується нове підґрунтя для дослідження особливостей розвитку залізничного транспорту та його впливу на соціально-економічні процеси у державі. Спостерігається тенденція, коли керівний склад залізниць починає цікавитися їхньою історією, сприяючи виходу наукових досліджень (В. Кірпа). Важливою складовою частиною історичних досліджень сучасного етапу історіографії є дисертаційні роботи, де аналізуються різноманітні проблеми розвитку залізниць України (С. Богатчук, В. Дмитрюк, П. Лазечко). Доволі широкою є література, присвячена історичним етапам розвитку окремих залізниць України у складі Російської імперії. Важливими виявилися праці, що торкалися розвитку локальних залізниць на території України. До ювілейних дат заснування залізничної мережі на території України у складі Австро-Угорської імперії побачили світ розгорнуті науково-популярні видання, які уклали великі авторські колективи (П. Гранкін, П. Лазечко, І. Сьомочкін, Г. Шрамко; Ю. Томін, Ю. Романишин, Р. Коритко, І. Паращак).

Важливі відомості з історії залізничної мережі містяться в історичних, історико-економічних, політико-культурних працях. Ці роботи дають змогу проаналізувати, які зміни в суспільно-політичному житті України створили передумови для стрімкого розвитку залізничного будівництва. Вагомими є

матеріали, які містяться у фундаментальній праці «Історія міст і сіл Української РСР». Кожен том висвітлював історію населених пунктів окремих областей України.

До історіографії залізниць України необхідно віднести роботи краєзнавчого характеру, де містяться важливі дані з нашої проблематики. Це науково-популярні видання у сфері туристичного краєзнавства, статті у краєзнавчій періодиці. Окремі відомості про архітектуру вокзалів вдалося почерпнути із тогочасних праць, в яких автори досліджують творчість окремих архітекторів (П. Бенедюк, М. Головатий, С. Кілессо, В. Тимофієнко). Для реконструкції хронології будівництва станційних споруд важливими були публікації, в яких автори аналізували діяльність видатних керівників та інженерів української залізниці.

Повноцінно висвітлити тему цього дослідження було б неможливо без ознайомлення з працями, які розкривають проблеми розвитку української архітектури, присвячені окремим ансамблям або архітекторам. Важливе місце займає монографія В. Ясієвича. Праця в цьому напрямку продовжилася на початку XXI ст., коли побачила світ «Історія української архітектури» за редакцією В. Тимофієнка.

Належно висвітлити тему було б неможливо без ознайомлення з мистецтвознавчими працями низки архітекторів другої половини XIX – початку XX ст. Ці високопрофесійні художники не покладалися лише на інтуїцію, а й раціонально трактували свій мистецький досвід, створивши унікальну архітектурну теорію (П. Алешин, Л. Г. Салліван, О. Вагнер, Л. Вежбицький). Проаналізувати теоретичні засади творчого методу визначних віденських авторів Fin-de-si?cle дозволила нам ґрунтовна монографія К. Е. Шорске.

Окрема група праць присвячена безпосередньо проблемі синтезу мистецтва та його філософському осмисленню із врахуванням історичного контексту (М. Алпатов, Д. Берестовська, Є. Мурина, А. Никифорова, Г. Степанов, Р. Штайнер).

Зважаючи на те, що однією з основних проблем нашого дослідження є питання стилю вокзальної архітектури кінця XIX — початку XX ст., значну увагу ми присвятили вивченню ґрунтовних наукових праць, в яких автори аналізують стилістичні особливості мистецтва кінця XIX – першої третини XX ст. Пріоритетними у написанні роботи стали праці, які узагальнили досвід вивчення панівних стилів кінця XIX – початку XX ст. – історизму, модерну, ар деко. Одними із найбільш суперечливих у контексті нашого дослідження є поняття «історизм» та «еклектика». Питання термінології у вивченні архітектури кінця XIX – початку XX ст. до сьогодні залишається відкритим. У першому розділі розглядаються розв'язання цієї проблеми у працях українських і зарубіжних науковців (А. Іконніков, Є. Кириченко, С. Лінда, Ю. Савельєв, Г. –Р. Гічкок, П. Краковський, З. Толлочко, В. Уоткін).

Стиль модерн в архітектурі аналізувала низка зарубіжних авторів (Д. Сараб'янов, Д. Дункан, М. Валліс). Проблемам художньо-стилістичних особливостей української архітектури присвячені праці В. Чепелика. Окремі школи українського модерну розглядали Ю. Бірюльов (львівська школа), С. Біленкова (чернівецька школа), Ю. Івашко (київська школа) та Л. Поліщук

(станіславська школа). Стиль ар деко і нині залишається суперечливим художнім явищем у мистецтвознавчій науці. Сьогодні у працях українських дослідників згадка про ар деко стала зустрічатися набагато частіше, однак, досвід спеціального дослідження цього художнього явища дуже невеликий (А. Банцекова, Т. Малініна, С. Ескритт, Р. Яців, А. Серадзка).

З огляду на те, що найповнішою формою вияву художнього синтезу в спорудах вокзалів, безсумнівно, є архітектура, ми не могли оминати увагою й історіографічних матеріалів, присвячених питанням формування типології, просторової структури та стилістичних особливостей вокзалів (О. Рачкова, Ю. Рочняк, М. Римар). Праці зарубіжних авторів, які торкаються історії розвитку залізничного будівництва на території імперії Габсбургів, Австрії, Угорщини, Молдови, Польщі дозволили нам на основі порівняльного аналізу уточнити типологію та джерела архітектури вокзалів України кінця ХІХ – початку ХХ ст. (Ю. Козлов, Р. Гейнесдорф, М. Кибінзські, К. Радльбек, Ф. Зсуза).

Цінним джерелом стали документальні публікації періодичної преси міжвоєнного періоду, витримані в інформаційно-довідковому стилі. До джерел дослідження належить велика колекція тогочасних листівок, яка зберігається в музейних установах, бібліотеках і приватних колекціях. Багато візуального матеріалу можна почерпнути із німецьких історичних фотографій часів Другої світової війни. Візуальними джерелами для дисертації стали також сучасні фотографії пасажирських споруд, які нам надали власники. У результаті численних експедицій і натурних обстежень авторові вдалося зібрати власну фототеку вокзальних будівель кінця ХІХ – першої третини ХХ ст.

Вагомим у дисертації є системний підхід до вивчення об'єкта в контексті тих явищ і процесів, які мали найбільший вплив на його розвиток. Для реконструкції генези та історичного процесу еволюції архітектури вокзалів окресленого періоду використано метод історичного аналізу. Хронологічний метод застосований для послідовного викладу фактичного матеріалу та окреслення основних етапів розвитку архітектури вокзалів; ретроспективний — для пошуку джерел і художньо-стилістичних особливостей мистецьких пам'яток. Логічним продовженням попереднього є історична компаративістика, яка дозволила виявити загальноєвропейський контекст розвитку художнього ансамблю вокзалів України кінця ХІХ — першої третини ХХ ст. У нашому дослідженні тісно переплетені методи абстрагування, провідним виявився індуктивно-дедуктивний підхід.

Важливими в дисертаційній роботі є системний аналіз. Ідеографічний метод став необхідним джерелом інформації для наступної стадії — проведення якісного аналізу зібраних фактів, систематизації, класифікації та групування об'єктів дослідження із залученням типологічного та структурно-типологічного методів. Одним з найважливіших у контексті нашого дослідження є формально-стилістичний аналіз. Візуальне дослідження дозволило зафіксувати просторово-планувальну структуру споруд, виявити мистецьку цінність окремих пам'яток. Натурні обстеження вокзальних ансамблів проводилися з використанням методики інвентаризації об'єктів за допомогою спеціально підготованої інвентарної картки.



У Розділі 2 Соціокультурний контекст формування художніх ансамблів вокзалів України другої половини XIX – першої третини XX ст. аналізуються історичні передумови розвитку вокзальної архітектури України; простежено фактори, що вплинули на формування художнього ансамблю вокзалу; виявлено основні етапи еволюції художньо-стилістичних особливостей архітектури вокзалів України другої половини XIX – першої третини XX ст.

У підрозділі 2.1. Основні етапи та протиріччя розвитку архітектурно-художнього синтезу в спорудах вокзалів України другої половини XIX – першої третини XX ст. доводимо, що вокзали індустріальної доби другої половини XIX – початку XX ст., збереглися в такій кількості, що до сьогодні є найчисленнішими серед станційних будівель України.

Простежено, що прототипами перших вокзальних комплексів були споруди, які на той час вже існували й обслуговували пасажирські – поштові станції, заїжджі двори, громадські та промислові будівлі. Архітектори, проектуючи вокзали України другої половини XIX ст., у розробці нового типу споруди та нових художніх рішень звернулися до досвіду російської архітектури, а також найбільш розвинутих промислових країн Європи. Вже від початку XX ст., коли зміцніла власна архітектурна школа, вирішення вокзальних споруд набуло самобутньої оригінальності.

У розвитку архітектури вокзалів другої половини XIX – першої половини XX ст. можна виділити три основні періоди розвитку: 1860 – 1890-ті рр., кінець XIX – початок XX ст., 1920 – 1930-ті рр. Зі всього різноманіття пошуків і напрямів у архітектурі України другої половини XIX – першої третини XX ст. вони доволі чітко групуються за основними стильовими напрямками — історизм (комплекс неостилів), модерн, ар деко, конструктивізм (функціоналізм).

У підрозділ 2.2. Архітектура станцій: нормативні вимоги, урбаністичні особливості та технологічні вирішення зазначається, що на межі століть вокзал – це споруда або комплекс споруд, які призначалися переважно для обслуговування пасажирів (білетних та багажних операцій, відпочинку та очікування), управління руху транспортних засобів й розташування службового персоналу. Залізничні вокзали розрізняють за місцем розташування на магістралі (кінцеві, вузлові, транзитні), а також за категоріями пасажирів. Відповідно з пропускнуою здатністю вони поділяють на малі, середні та великі. За місцем розташування щодо шляхів розвивається берегова, острівна або кінцева схема вокзалів.

Залежно від кількості пасажирів та вантажного потоку вокзали поділяли на чотири класи. Вокзали на вузлових станціях належали до I і II класів, уздовж другорядних залізничних гілок зводили комплекси дерев'яних і глинобитних станцій III і IV. У них були передбачені приміщення для всіх класів пасажирів, а також готелі, ресторани, буфети. При проектуванні не забували про адміністративні приміщення та квартири для персоналу дороги.

Розділ 3 Взаємодія мистецтв у архітектурі вокзалів, побудованих за індивідуальними проектами присвячений проблемі особливостей мистецького синтезу в пасажирських будівлях.

У підрозділах **3.1. Художній ансамбль малих і середніх вокзалів** та **3.2. Синтез мистецтв у архітектурі великих вокзалів** пасажирські будівлі об'єднано у три великі типологічні групи за просторово-планувальною структурою, у межах кожної з яких виділено підгрупи. Перша – має принцип врівноваженої симетричної побудови плану та формування фасадів. У середніх вокзалах цієї групи надають перевагу плануванню палладіанського типу. До другої – належать симетричні структури з групуванням ізольованих приміщень навколо композиційного ядра – операційного залу. Третю найменш численну групу утворюють будівлі вокзалів з асиметричним групуванням різновисоких об'ємів.

У процесі структурно-розпланувального аналізу встановлено закономірності взаємозв'язку внутрішнього та зовнішнього розвитку формально-просторової системи будівель вокзалів. У малих вокзалах домінує фронтальна архітектурна композиція, у великих – об'ємна. Великі вокзали створюють масштабні містобудівні домінанти з відкритими для огляду фасадами, побудованими на основі ритмічної об'ємно-просторової композиції. У середніх і великих вокзалах IV класу збільшується вертикальний масштаб будівлі через збагачення дахами і куполами, збільшення висоти поверхів, а також різновисокості поверхів із застосуванням мезонінів і мансард.

Членування фасадів вокзалів структурується з виділенням цоколю, основної частини стін і вінцевих деталей (карниз, фронтон, аттик). У вокзалах з фронтальною симетричною побудовою фасадів переважає горизонтальне спрямування архітектури будівлі, підкреслене виступами міжповерхового і вінцевого карнизу, поясками, горизонтальною невисокої покрівлі, що зазвичай врівноважується менш активними вертикальними елементами (лізена, пілястри, зрідка півколони). Найактивніші архітектурні деталі дрібномасштабних вокзалів – лиштва або сандрики вікон і дверей, вінцеві деталі, які визначають пластичний силует вокзалу. У вокзалах неobaroco, модерну й ар деко важливу роль виконують покрівлі, конструкція яких ускладнюється ламаними даховими схилами, баштами, мансардами з люкарнами. Корпуси будівель виділяються окремими дахами, куполами, наметами, активну роль відіграють фронтони, аттики та масивні димарі.

У результаті морфологічного аналізу доведено, що архітектурна деталь у спорудах вокзалів є важливим формотворчим чинником. Різноманітність геометрії вікон, ніш і лізенів, аттиків, фронтонів, ордерних елементів тощо, які формують композицію фасадів, визначають стилістичне спрямування об'єктів. У взаємодії просторових мистецтв розвивається синтез будівельної конструкції та її художньо-пластичної мови: функціональні архітектурні елементи виконують водночас декоративну роль.

Характерною особливістю вокзалів є використання ризалітів, які виділяються рустуванням кутів, кріпуванням карнизу, аттиковим щитом, в окремих випадках – куполом або наметовою покрівлею. У формуванні декоративного звучання фасадної стіни важлива роль відведена вікнам, обрамлення яких логічно входить у лінію міжповерхових тяг, часто огинаючи весь фасад. Архітектура початку ХХ ст. впроваджує вікна неоднакових розмірів і форм, криволінійну лиштву, асиметричне розташування віконних і дверних

отворів. У цьому випадку такі засоби сприяли створенню динамічності масиву будівлі. У побудові таких ефектів чи не найважливішою була роль синтезу мистецтв. Водночас ці засоби були елементами візуальної орієнтації у просторі вокзального ансамблю: чітко позначали головні та другорядні входи, виходи на перони тощо.

Архітектура великих вокзалів вирізняється яскравою індивідуальністю творчого почерку авторів проектів. Архітекторові О. Вербицькому у кращих вокзалах (Ковель, Голоби) вдалося досягти єдності просторово-планувальної структури та стриманого раціонального художнього образу. Натомість у вирішенні фасаду станції Київ-Головний архітектурі бракує самостійності: автор практично копіює головний фасад вокзалу в Гельсінкі Е. Саарінена. Архітектор О. Кобелев у проектуванні вокзалів надавав перевагу середньовічній стилістиці (споруди з ефектом театралізованого романського замку (Сарни) або псевдоросійського терему (Коростень). Авторський колектив В. Куликовського та О. Кобелева у цегляному стилі вокзалу в Козятині надав перевагу стилізованим середньовічним мотивам. Естетика необароко і неоренесансу характерна для творчості авторів вокзалів у Жмеринці (І. Журавський) та Одесі (С. Загоскін, Ю. Цауне). Архітектор В. Садловський у споруді львівського вокзалу органічно синтезував риси історизму і модерну. Вокзали авторства Т. Ковальського та Є. Станілевича побудовані в дусі національного романтизму. Архітектурний образ вокзалів постійно змінювався, віддзеркалюючи стилістику та естетику часу, модні тенденції будівництва і, звичайно, рівень технічного прогресу.

**У розділі 4 Типові вокзали України другої половини ХІХ – першої третини ХХ ст.: історія будівництва, об'ємна-планувальна організація та система декорування** доведено, що у будівництві вокзалів від 60-х рр. ХІХ ст. утверджується функціональний метод проектування, характерними рисами якого є вивчення процесів і потреб, для яких призначається будівля, врахування гігієнічних вимог, попереднє узагальнення досвіду з будівництва пасажирських споруд, прагнення до типізації та стандартизації, ефективне використання матеріалів і конструкцій.

Підкреслено, що у контексті нашого дослідження дуже важливо було виявити вокзали побудовані за типовими проектами. Переважна більшість станційних будівель збереглася частково у результаті неодноразових ремонтів і реконструкцій або повністю втрачена. У типових вокзалах система декорування екстер'єру та інтер'єру була тотожною або принаймі дуже схожою. Реконструювати втрачені елементи декору дозволяють збережені пам'ятки типового будівництва.

Для обґрунтування типології необхідно було простежити історію будівництва таких вокзалів і залучити великий візуальний матеріал із застосуванням компаративного методу. При будівництві українських залізничних ліній архітектори створили типові проекти станцій, а також розробили струнку систему їх розташування вздовж магістралі. Принцип типового проектування залишався дуже поширеною практикою при забудові залізничних шляхів до кінця означеного періоду. Однотипні вокзали об'єднали залізничні гілки не тільки рельсовим шляхом, а й символічно та художньо. При

усій типологічній схожості кожна споруда сповнена індивідуальною своєрідністю елементів декору. Інженери-будівничі з вражаючою майстерністю уміли вписати будівлі у ландшафт місцевості.

За об'ємно-просторовою структурою та принципами архітектурної побудови вокзали цього періоду можна поділити на три великі групи: перша – це одно-, дво- або триповерхові прямокутні в плані споруди, зазвичай доповнені ризалітами з одно- або дворядним розташуванням приміщень; друга – споруди з поєднанням корпусів різних висот і поверховості зі складним взаємовідношенням об'ємів; третя – будівлі на основі строго симетричного плану палладіанської вілли із центральним об'ємом, який з'єднується з бічними флігелями за допомогою двох корпусів.

У підрозділі **4.1. Художньо-стилістичні особливості універсальних вокзалів, побудованих за типовим проектом** доведено, що для українських залізниць були створені типові проекти малих, середніх, великих вокзалів. У другій половині XIX ст. значною була частка так званих «універсальних типових проектів», що вирізнялися розмірами для зведення пасажирських будівель I, II, III, і IV класу. Такий принцип на українських залізницях уперше впровадив архітектор Л. Вежицький, який у цілому художньому образі вокзалів утілював фірмовий стиль Львівської залізниці.

Більше ніж половина вокзалів південно-західної України другої половини XIX – першої третини XX ст. була побудована за типовим проектом. Зокрема, у процесі дослідження із обстежених 250 вокзалів цього періоду нам вдалося виявити 162 споруди, які зведені за типовим проектом. Найпоширенішим універсальним проектом південно-західної України другої половини XIX – першої третини XX ст. є вокзали так званого «альпійського типу». Досить зазначити, що з 162 проаналізованих типових будівель вокзалів 113 належить до альпійського типу. Альпійські вокзали доволі економічні, строго впорядковані та диференційовані на блоки приміщень за функцією, максимально доцільні за планувальними засобами, ступенем благоустрою і навіть архітектурно-художнім образом. Виразно виділяються зовнішні прикмети декоративного трактування – чітко окреслені на тлі гладких стін вікна у простому прямокутному обрамленні, горизонтальні тяги, які позначають межі поверхів, та зміцнені рустами кути будівлі.

На території України під владою Російської імперії найчисленнішим був універсальний типовий проект для станцій Київсько-Балтської залізниці – вокзали цегляного стилю із застосуванням елементів англійської архітектури доби Тюдорів (відомо 45 будівель).

У підрозділі **4.2. Взаємодія мистецтв у архітектурі типових малих вокзалів** зазначається, що дві третини малих вокзалів на залізницях України побудовані за типовим проектом. З обстежених 330 малих вокзалів нам вдалося виявити 211 типових будівель. Найпоширенішим типом залізничних вокзалів, який до нині можна зустріти в Україні, були одноповерхові цегляні споруди, прямокутні у плані, з центральним входом, обабіч від якого розташовувалися зал очікування для пасажирів та службові приміщення. У більшості вокзалів було кілька входів: парадний і службові. Споруди цієї групи характеризуються приземкуватими пропорціями та дзеркальною симетрією побудови відносно

центрального входу. Усі проаналізовані типові проекти малих вокзалів мають прямокутний план, який ускладнюють виступи ризалітів. Художній образ фасадів таких споруд утворюють стримані декоративні деталі із цегли, металу та дерева. В інтер'єрі переважає функціональний підхід до обладнання приміщень із застосуванням дерев'яних елементів (панелі стін, обрамлення віконечок кас, тамбури, двері) та метлахської плитки підлоги.

**У підрозділі 4.3. Мистецький ансамбль у типових проектах середніх і великих вокзалів** простежено, що менш вагомими були типові проекти в будівництві середніх вокзалів. Із проаналізованих 247 споруд – 107 побудовані за типовим проектом. Невелику частку типове проектування займає у будівництві великих вокзалів, практично одиниці з них збереглися до наших днів. На цих вузлових станціях сьогодні стоять вокзали другого і навіть третього покоління.

Авторам типових проектів не вдалося реалізувати визначених, властивих тільки для вокзальної архітектури рис, в їхньому будівництві повторювали форми та композиційні засоби громадських (палацових павільйонів, поштових станцій, заїжджих дворів) або промислових і фортифікаційних споруд. У плануванні вокзалів відомо кілька основних схем поєднання просторів усередині споруди: секційна, коридорна, анфіладна, зальна, павільйонна та комбінована.

**У розділі 5 Стилiстичні особливості художнього синтезу в архітектурі вокзалів України кінця ХІХ – першої третини ХХ ст.** досліджується організація, особливості декорування і взаємодії мистецтв у пасажирських будівлях.

**У підрозділах 5.1. Взаємодія мистецтв у архітектурі вокзалів історизму та 5.2. Синтетична єдність середовища вокзалів першої третини ХХ ст.** доведено, що в будівництві вокзалів викристалізувалися дві тенденції, які стали особливо виразними до кінця ХІХ ст. З одного боку, архітектори опрацьовували до максимального лаконізму доцільність та економічність просторово-планувальної структури вокзальних споруд, які підкреслені засобами художнього синтезу. З іншого, що особливо стосується великих пасажирських будівель, звертали особливу увагу на парадну репрезентативність декору, створювали нові типи планування, розраховані на задоволення потреб комфорту все зростаючого пасажиропотоку. До кінця ХІХ ст. завершився процес формування специфічних композиційних засобів, які зазвичай використовували для проектування пасажирських споруд. Зокрема, у більших вокзалах по центру головного фасаду розташовували велику поверхню заскленого вікна, яке забезпечувало добре освітлення операційного залу.

Для вокзалів історизму, незалежно від стилістичного напрямку, характерним є тектонічно осмислене використання декору. Це ордерне членування фасаду або вертикальні поділи за допомогою широких лопаток. У завершенні споруд використовували неповний антаблемент із модильйонним фризом. Зустрічаються кріповані карнизи, ритм яких підхоплює чіткий метр балюстради, кріповані та розірвані фронтони, фронтони накладені на площину аттика. Естетичною домінантою будівлі вокзалу є аттики, силует яких чітко прочитується зі значної віддалі. Як декоративні мотиви застосовували

запозичені форми в оборонній архітектурі: зубці-мерлони, бійниці. Для низки вокзалів показовими є гирки, закомари, мотиви бігунців, сухариків, городків тощо.

Для вокзалів модерну показовими є композитний і коринфський ордери або вертикальні поділи фасаду за допомогою широких лопаток, які завершувалися стилізованими картушами із скульптурними зображеннями маскаронів, розеток, рослинних мотивів, а найчастіше рельєфного кола. Площини аттиків ускладнені площинними картушами, рельєфними колами іноді волютами, стовпчики зазвичай увінчані наметовими дашками або мають криволінійні форми. Муровані аттики органічно доповнюють металеві решітки із рапортним орнаментом.

В архітектурі ар деко художня логіка базувалася на глибокому знанні тектоніки та конструктивних систем. У вокзалах національного романтизму особливо сильними були суто формальні пошуки, прагнення до пластичності, вишуканості пропорцій, бездоганності силуету. У синтезі мистецтв архітектори тяжіли до пластики мас, контрасту фактур, мальовничості деталей.

Для архітектури низки великих вокзалів принциповим новаторством була організуюча роль монументальної скульптури. На фасадах вокзалів історизму розташовувався обмежений набір скульптурного декору. Антропоморфний – це виключно жіночі алегоричні фігури, які виконані круглою пластикою та рельєфом, з рослинних форм – пальметки, акантове листя і завитки. Найпоширенішим орнаментальним мотивом були картуші. У круглій пластиці виконували завершення аттиків та акротерії фронтонів у вигляді пальметок, урн і ваз.

Для вокзалів модерну характерне багатство ліпних натуралістичних мотивів (рослинних, зоо- та антропоморфних), рельєфи, контури яких, ніби розчиняються на стіні. Декор коментував архітектурний образ, наповнював його глибоким символічним змістом. Зокрема, відповідно до призначення будинку вокзалу скульптурний декор фасаду покликаний був викликати асоціації швидкості та сполучення, що зумовило вибір конкретних персонажів античної міфології — Іриди та Гермеса. Традиційними для скульптури та художнього металу є зображення кадуцея (або керікейона), крилатого колеса або декоративно трактованого семафора.

На межі XIX — XX ст. митці усвідомили, що широку гаму декоративних якостей має художній метал й активно впроваджували його в архітектуру вокзалів. У кращих пам'ятках віднаходимо віконні ґрати, парапети балконів, двері, дашки, кронштейни, завершення дахів підкреслюють архітектонічні форми, які підтримують ритм архітектурних членувань, утворюють невагоме мереживо на фасаді споруди. Відлиті чавунні колони з декоративними капітелями й кронштейнами використовували як опори критого перону

Слід відзначити важливу роль у формуванні художнього ансамблю вокзалів «п'ятого фасаду» в численних будівлях необароко, цегляного чи садибного стилю. Дах відіграє дуже активну роль своєю формою та висотою у загальній композиції будинку. Висота його становить від однієї третьої до половини частини фасаду. Ефектними з художнього погляду є ажурні металеві оздоби п'ятого фасаду, які сприймаються контрастно на тлі неба.

Збагачувало фасади вокзалів художнє дерево: дерев'яні ганки і галереї, а особливо різьблені орнаменти, які сприймалися на просвіт, створюючи на поверхні фасаду багату гру світла й тіні. Серед улюблених різьблених орнаментів в дереві слід назвати мотиви мушлі, пальметки, волюти, акантових завитків, розетки. Рослинну орнаментику укладали у строгий антемій або мотив вазона.

Формується чітка структура декоративного вирішення інтер'єрів — вестибюлю, сходів, репрезентативних залів і кімнат. В операційному залі високу панель вкривали дерев'яними тафлями, поливаними кахлями, природним або штучним камінням. Незалежно від стилістичного напрямку у вокзалах історизму інтер'єри мали неокласицистичне звучання. Архітектори вміло застосовували класичне ордерне членування, синтетично доповнюючи його стуковою ліпниною та сюжетною поліхромією. Стукова ліпнина стелі оперує типовими для класицизму мотивами пальметки, канделябра, листя і завитків аканту, меандра та мікенської хвилі. У поліхромії зустрічається відтворення сюжетних композицій або зображення руїної ведуги. Художники прекрасно усвідомлювали необхідність органічного поєднання архітектури інтер'єру зі стінописом і скульптурою, різні види мистецтва завжди зберігали власні художні рамки.

В інтер'єрах залів використовували плоскі стелі, кесонове перекриття, зімкнене склепіння, куполи. Часто вирішення кесонової стелі близьке до англійського неокласицизму Р. Адама. У великих вокзалах I і II класу архітектори впроваджували два яруси освітлення за допомогою верхньої смуги невеликих вікон, вітражних люнетів або заскленних плафонів.

У художньому ансамблі інтер'єрів важливу роль виконують освітлювальні прилади: люстри «ірландська тареля», високі канделябри та делікатні бра. Світла тинькована поверхня стін контрастує з темною фактурою дерев'яних елементів обладнання (решітки вікон і дверей, тамбури, лави попід стінами, масивна балюстрада огорожі) та шахівницею метлахської підлоги. Слід відзначити велику роль обладнання у формуванні художнього образу споруди. Проте, в інтер'єрах буфетів і ресторанів переважної більшості вокзалів дотримувалися засад так званого «стилю Макарта».

### **ВИСНОВКИ**

У дисертації наведено теоретичне узагальнення і нове вирішення наукового завдання: проаналізовано основні композиційні закономірності створення вокзальних будівель і запропоновано типологію споруд за просторово-планувальною структурою; охарактеризовано стилістичні особливості вокзалів України кінця XIX — початку XX ст. і виявлено особливості синтезу мистецтв у спорудах вокзалів. За результатами дослідження сформульовано наступні висновки:

1. Встановлено, що в історіографії архітектури вокзалів України кінця XIX — першої третини XX ст. є значні прогалини, які торкаються, насамперед, аналізу художнього ансамблю споруд. Систематизовано наявні бібліографічні джерела щодо історії зведення та художніх особливостей пасажирських будівель. Сформовано джерельну базу дослідження та виділено основні групи: наукові праці та альбоми з історії залізничного

будівництва, історичні фотографії та листівки, натурні дослідження автора. Розроблено методику дослідження, що складається з двох основних етапів: 1 – вивчення джерельної бази і натурні обстеження; 2 – здійснення порівняльно-історичного, структурно-функціонального, художньо-стилістичного і формального аналізу.

2. З'ясовано основні передумови формування художнього ансамблю вокзалів у історичному контексті. На формування типології та стилістики вокзального будівництва значний вплив мало те, що територія України в цей період була поділена між двома імперіями – царською Росією та державою Габсбургів. На станціях залізничної мережі України будували типові споруди аналогічні з вокзалами метрополій. Незважаючи на виразні стилістичні відмінності в архітектурі вокзалів, поєднання методів індивідуального (вокзалів у великих містах) і типового (для станцій залізничних гілок) проектування привело до того, що споруди вокзалів на кінцевих або вузлових станціях стали крупними архітектурними домінантами. У штаті державних залізниць працювала велика кількість професійних архітекторів, серед яких слід згадати Л. Вежбицького, М. Вербицького, І. Вишневецького, Ю. Глазиріна, І. Журавського, О. Кобелева, Т. Ковальського, В. Куликовського, В. Садловського, Є. Станілевича й ін.

2. Архітектурний образ вокзалів постійно змінювався, віддзеркалюючи стилістику та естетику часу, модні тенденції будівництва і, звичайно, рівень технічного прогресу. Аналіз проблем стилістичних особливостей архітектури вокзалів України кінця ХІХ – першої третини ХХ ст. дозволив встановити паралельне співіснування різних творчих напрямів, що віддзеркалює тогочасні загальноєвропейські процеси розвитку архітектури. Історизм був панівною стилістичною ідеологією ХІХ ст., зумовленою програмами навчальних закладів і смаками суспільства. У вокзалах українських залізниць у складі Російської імперії особливо поширеними були цегляний стиль, неоренесансна стилізація та російський стиль, який отримав статус офіційного. Останнім виявом історизму був неокласицизм, впроваджений на початку ХХ ст. Для станцій південноукраїнської України ХІХ ст. показовим був функціональний стиль альпійського вокзалу. Прагнення архітекторів за допомогою стилю втілити символічне значення вокзалу як воріт міста виявилось у використанні елементів середньовічних стилів – романського, готичного мавританського; бажання перетворити вокзал у триумфальну арку або пропілеї входу зумовило використання неоренесансу або неокласицизму; трактування вокзалу як палацу-двірця спричинило популярність необароко й неокласицизму. Прагнення пов'язати стиль з матеріалом втілювалось у використанні цегляного стилю. Цегляний стиль слід розглядати у контексті еkleктичних тенденцій в архітектурі, водночас в архітектурі вокзалів він став першим виявом раціоналізму.

На межі ХІХ – ХХ ст. в Україні будували вокзали в актуальному європейському стилі модерн. У межах загального напрямку модерну в Україні в архітектурі вокзалів чітко простежуються відмінності між двома школами — київською та львівською. У київській школі помітні два підходи: відтворення європейських прототипів (Кривий Ріг, Синельникове) та індивідуалізація



творчого методу (Ковель, Голоби). Архітектура вокзалів другого покоління у Львові, Тернополі, Івано-Франківську та Чернівцях — оригінальні твори з поєднанням рис стилю боз-ар і сецесії.

У роботі вдалося виявити вокзали стилю ар деко, що дозволило доповнити і розширити типологію споруд цього стилю. Серед архітекторів ар деко виділяється творчість митців-традиціоналістів, які поєднують творчий метод ар деко із формальними елементами історичних стилів, та новаторів, будівлі яких зближуються із архітектурою конструктивізму. Від початку ХХ ст. у художньому звучанні вокзалів України прагнуть відтворити національну своєрідність архітектури. Теоретичне опрацювання проблеми національної форми в архітектурі цього періоду стали основою аналогічних пошуків у садибному стилі вокзалів України у складі Польщі та Чехії, чи українського національного романтизму в пасажирських будівлях С. Тимошенка. У 30-х рр. ХХ ст. появляється невелика кількість будівель стилю конструктивізм.

З розвитком залізничної мережі чимало вокзалів уже не відповідали потребам зростаючого потоку пасажирів і вантажів. Чимало з них неодноразово реконструювали і перебудовували або повністю зносили. У спорудах великих вокзалів Галичини другого покоління співдружність архітектури та скульптури надає творам синтетичного звучання, стає принципом трактування архітектурного образу – відбувається своєрідна міфологізація середовища завдяки символіці скульптур та змісту живописних композицій, пов'язаних з призначенням будівель.

3. У кінці ХІХ – на початку ХХ ст. вокзал став однією з найвизначніших за масштабами споруд міста. Привертаючи інтенсивні потоки пасажирів вокзали стають важливими громадськими будівлями. Відтак архітектори прагнули символічно акцентувати на їхніх художніх якостях завдяки активному впровадженню синтезу просторових мистецтв.

На фасадах – це архітектурний декор (ордерні членування, атики, фронтони, щити, лиштва вікон і дверей). Скульптура зазвичай розташовувалася на конструктивних елементах архітектури. Важливу роль в образному звучанні архітектури вокзалів відігравав художній метал: на фасадах – декоративні кронштейни, ажурні решітки та чавунні стовпчики галерей. Шпилі, вітровкази, прапорці з фіксацією дати побудови, решітки, вишукані цинкові вітрові дошки й інші декоративні металеві деталі оздоблювали дахи будівель. Ажурні металеві оздоби «п'ятого фасаду», що контрастно сприймаються на тлі неба були найефектнішими з художнього погляду. Важливим естетичним елементом споруд стали дерев'яні конструктивно-декоративні елементи дахів, балконів, веранд, які формували фактурне та колористичне багатство будівлі.

В інтер'єрах великих вокзалів слід відзначити взаємодію різних видів мистецтв. Органічно доповнювали та коментували архітектурний образ багата стукоча ліпнина, монументально-декоративний живопис (розпис, вітраж), ажурні металеві решітки та дерев'яна різьба.

На підставі комплексного аналізу зафіксовано сучасний стан збереження вокзалів України кінця ХІХ – початку ХХ ст. та виявлено втрачені елементи, що в перспективі допоможе у процесі фахової реконструкції та реставрації будівель.

## ОСНОВНІ ПУБЛІКАЦІЇ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

1. Студницький І. Ретроспективізм у архітектурі вокзалів України другої половини XIX – першої третини XX ст.: стилістичні особливості та принципи художньої взаємодії / І. Студницький // Вісник Львівської національної академії мистецтв. – 2013. – Вип. 24. – С. 246–256.
2. Студницький І. Художньо-стилістичні особливості архітектури вокзалів України другої половини XIX – першої третини XX ст. / І. Студницький // Народознавчі зошити. – 2016. – № 5. С. 1155–1162.
3. Студницький І. Архітектура типових вокзалів української Цислейтанії другої половини XIX – початку XX сторіччя: історія, просторово-планувальна структура та художньо-стилістичні особливості / І. Студницький // Вісник харківської державної академії дизайну і мистецтв. – 2017. – № 6. – С. 81–89.
4. Студницький І. Відображення традицій національного мистецтва в архітектурі вокзалів України кінця XIX – першої третини XX ст. / І. Студницький // Вісник Закарпатської академії мистецтв. – 2017. – Вип. 10. – С. 170–174.
5. Студницький І. Типові проекти малих вокзалів України другої половини XIX – першої третини XX сторіччя: історія, архітектурна композиція та художньо-стилістичні особливості / І. Студницький // Вісник харківської державної академії дизайну і мистецтв. – 2017. – № 2. – С. 72–82.
6. Студницький І. Типові проекти середніх вокзалів України другої половини XIX — першої третини XX ст.: історія, просторово-планувальна структура та художньо-стилістичні особливості / І. Студницький // Вісник Львівської національної академії мистецтв. – 2018. – Вип. 35. – С. 201—219.

## АНОТАЦІЯ

**Студницький І. Р. Синтез мистецтв в архітектурі вокзалів України кінця XIX — першої третини XX ст. — На правах рукопису**

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата мистецтвознавства зі спеціальності 17.00.06 — декоративне і прикладне мистецтво. — Львівська національна академія мистецтв, Львів, 2019.

Дисертацію присвячено проблемі художнього ансамблю вокзалів України кінця XIX — першої третини XX ст. У роботі аналізуються історичні передумови розвитку вокзальної архітектури України; простежено фактори, що вплинули на формування художнього ансамблю вокзалу; виявлено основні етапи еволюції художньо-стилістичних особливостей архітектури вокзалів України другої половини XIX — першої третини XX ст.

Визначено історичні та соціальні фактори, що зумовили становлення художнього ансамблю вокзалів України кінця XIX – першої третини XX ст. З’ясовано основні планувальні, об’ємно-просторові та архітектурно-композиційні особливості пасажирських будівель, на цій основі запропоновано типологію споруд. На основі фактичного матеріалу охарактеризовано роль окремих митців у розвитку художнього ансамблю вокзалу. Виявлено

закономірності та принципи формування синтетичного середовища вокзальних ансамблів України кінця ХІХ – першої третини ХХ ст.

Ключові слова: синтез мистецтв, архітектура вокзалів, монументально-декоративне мистецтво, архітектурний орнамент, художній метал, художнє дерево, історизм, модерн, ар деко.

## АННОТАЦИЯ

**Студницький І. Р. Синтез искусств в архитектуре вокзалов Украины конца ХІХ – первой трети ХХ вв. – На правах рукописи**

Диссертация на соискание ученой степени кандидата искусствоведения по специальности 17.00.06 – декоративное и прикладное искусство. – Львовская национальная академия искусств, Львов, 2019.

Диссертация посвящена проблеме художественного ансамбля вокзалов Украины конца ХІХ – первой трети ХХ вв. В работе анализируются исторические предпосылки развития вокзальной архитектуры Украины; прослежено факторы, повлиявшие на формирование художественного ансамбля вокзала; выявлены основные этапы эволюции художественно-стилистических особенностей архитектуры вокзалов Украины второй половины ХІХ – первой трети ХХ в.

Определены исторические и социальные факторы, обусловившие становление художественного ансамбля вокзалов Украины конца ХІХ – первой трети ХХ в. Выяснены основные планировочные, объемно-пространственные и архитектурно-композиционные особенности пассажирских зданий, на этой основе предложена типология сооружений. На основе фактического материала охарактеризована роль отдельных художников в развитии художественного ансамбля вокзала. Выявлены закономерности и принципы формирования синтетической среды вокзальных ансамблей Украины конца ХІХ – первой трети ХХ в.

Ключевые слова: синтез искусств, архитектура вокзалов, монументально-декоративное искусство, архитектурный орнамент, художественный металл, художественное дерево, историзм, модерн, ар деко.

## ABSTRACT

**I. R. Studnytskyi. The Synthesis of Arts in the Railway Station Architecture of Ukraine in the Late 19<sup>th</sup> – Early 20<sup>th</sup> Century. – Manuscript Copyright**

Thesis for a candidate degree in History of Arts (specialization code: 17.00.06 – Decorative and Applied Arts) – Lviv National Academy of Arts, Lviv, 2019.

The thesis is devoted to the artistic ensemble of railway stations of Ukraine in the late 19<sup>th</sup> century – early 20<sup>th</sup> century. It analyzes historical preconditions for development of the railway station architecture of Ukraine, investigates factors that influenced the formation of the artistic architectural ensemble of railway stations; identifies main stages of evolution of artistic and stylistic features of railway station architecture of Ukraine in the latter half of the 19<sup>th</sup> century – early 20<sup>th</sup> century.

The paper identifies historical and social factors that fostered the development of the artistic architectural ensemble of railway stations in Ukraine in the late 19<sup>th</sup> century – early 20<sup>th</sup> century. It describes main planning, volumetric-spatial, and

architectural and compositional peculiarities of passenger buildings, and offers a typology of buildings based on these data. On the basis of the factual evidence, the thesis analyzes the role of separate artists in the development of the artistic ensemble of railway stations, and identifies regularities and principles of formation of the synthetic environment of railway station ensembles of Ukraine in the late 19<sup>th</sup> century – early 20<sup>th</sup> century.

The author singles out three main periods in the development of the railway station architecture of Ukraine in the latter half of the 19<sup>th</sup> century – first half of the 20<sup>th</sup> century: 1860-1890-ies, late 19<sup>th</sup> century – early 20<sup>th</sup> century and 1920-1930-ies. Notwithstanding the variety of trends and directions in the architecture of Ukraine in the latter half of the 19<sup>th</sup> century – early 20<sup>th</sup> century, they are rather distinctly grouped by main stylistic directions – historicism (a complex of neo-styles), modern, art deco, constructivism (functionalism).

By the spatial and planning structure, railway stations are grouped into three large typological groups, and each of them includes smaller sub-groups. The first group is characterized by a principle of the balanced symmetrical elaboration of a plan and construction of facades. Medium-sized railway stations of this group are usually planned in the Palladian style. The second group includes symmetrical structures with grouping of isolated premises around an operating hall as the compositional core. The third smallest group includes railway station buildings with the asymmetric grouping of volumetric structures of different height.

Segmentation of railway station facades is structured with separation of a pedestal, main parts of walls and crown elements (cornice, frontal, attic). Based on the morphological analysis, the author proves that the architectural elements present an important formation factor for buildings of railway stations. The process of interaction of spatial arts gives birth to a synthesis of a building construction and its artistic and plastic language: functional architectural elements simultaneously play a decorative role.

The paper emphasizes that it was crucially important to identify railway stations built according to typical projects, since the majority of station buildings has been preserved only partially due to multiple repairs and reconstructions or were completely lost. In typical railway stations, a system of exterior and interior decoration was either identical or at least very similar. Preserved elements of typical construction allow reconstructing of the lost elements of decoration.

In order to substantiate the typology, we had to trace the history of construction of such railway stations and to investigate a large volume of visual materials with the use of the method of comparative studies.

The thesis proves that the organizing role of the monumental and decorative arts was a principal novelty for the architecture of a number of large railway stations. Usually, sculptures were located on the constructive architectural elements. The sculptural decoration “commented” the architectural image and filled it with a deep symbolic meaning.

In particular, depending on the designation of the station building, the sculptural decoration of its facade was aimed to trigger associations with speed and connection, thus determining the choice of specific personages of the ancient mythology – Iris and Hermes. A traditional decoration of the operating hall is the

sculptural image of a caduceus. Modern-style railway stations are characterized by the richness of molded naturalistic motifs (vegetable, zoological and anthropomorphic motifs), reliefs with its contours dissolving on the wall. In the general synthesis of arts, an essential role is played by pieces of the monumental art. Reproduction of plot compositions or an image of a ruinous veduta can be met in polychromy. Painters perfectly realized the necessity of organic combination of the interior architecture with the mural painting and sculpture; various forms of art always preserved their own artistic limits.

At the turn of the 20<sup>th</sup> century, the artists realized that metals have a wide range of decorative qualities, so they actively introduced metal banisters, attic grilles, roof brackets, entry gates, gallery columns, etc into the architecture of railway stations. Masters of wood carving adhered to traditional techniques and motifs of decoration, skillfully and tactfully including even separate stylized motifs of historical styles into the decoration of facades.

The author concludes that the railway station architecture had a well-defined structure of decorative execution of interiors – lobbies, stairs, representation halls and rooms. The high panel in the operating hall was covered with wooden plates, glazed tiles, natural or artificial stones. Walls and a dome lamp were usually decorated with ornamental stucco molding. In decoration of station interiors, high-quality Mettlach tiles were usually used. We should especially emphasize a crucial role of the interior decoration in formation of the artistic image of a building. On the other hand, an aspiration to stylistically interconnect the architectural composition of interiors, furniture, artware and to subordinate them to the common decorative leitmotiv completely redefined interiors of railway stations of the early 20<sup>th</sup> century.

Keywords: synthesis of arts, railway station architecture, monumental and decorative arts, architectural ornament, metal art, wooden art, historicism, modern, art deco.